Tweede Kamer der Staten-Generaal **2**

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

21 501-08 Milieuraad

Nr. 578 **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 maart 2016

Hierbij doe ik u, mede namens de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, de geannoteerde agenda toekomen van de informele ministeriële bijeenkomst voor milieu- en transportministers die op 14 en 15 april 2016 onder Nederlands Voorzitterschap zal plaatsvinden in Amsterdam.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

kst-21501-33-578
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

GEANNOTEERDE AGENDA INFORMELE MINISTERIËLE BIJEENKOMST 14–15 APRIL 2016

Op 14 en 15 april 2016 zal in Amsterdam onder Nederlands Voorzitterschap de informele ministeriële bijeenkomst voor de Europese milieu- en transportministers plaatsvinden. De bijeenkomst staat in het teken van slimme en groene innovaties voor duurzaam transport.

Op donderdagochtend 14 april zullen de transportministers toewerken naar een Verklaring over connected en automatisch rijden, terwijl de milieuministers mogelijkheden bespreken om de transitie naar schone brandstoffen en laag- en nulemissiemobiliteit te versnellen. Op donderdagmiddag zullen milieu- en transportministers gezamenlijk toekomstscenario's verkennen voor slimme en duurzame mobiliteit. De tweede gezamenlijke sessie, op vrijdagochtend 15 april, richt zich op de CO_2-emissies uit lucht- en scheepvaart. Daarnaast is er voor de transportministers ruimte gereserveerd om te spreken over knelpunten voor de transportsector aan de Europese binnengrenzen.

Connected and automatisch rijden

De ontwikkelingen op het gebied van connected en automatisch rijden zullen grote invloed hebben op de toekomst van het mobiliteitssysteem. Uw Kamer is eerder al geïnformeerd (Kamerstuk 31 305, nr. 212) over de acties die het kabinet onderneemt om deze ontwikkelingen te faciliteren, zoals het mogelijk maken van testen met zelfrijdende auto's op de openbare weg.

Ook de Europese Commissie en diverse andere lidstaten zijn actief met beleid of (test)regelgeving voor automatisch rijden. Wanneer deze verschillende initiatieven zich zonder coördinatie en samenwerking doorontwikkelen en er niet van elkaar wordt geleerd, bestaat er een groot risico dat er een lappendeken van regelgeving en standaarden ontstaat die de ontwikkelingen in de toekomst kunnen belemmeren. Elk land is op zoek naar antwoorden op complexe vraagstukken ten aanzien van geautomatiseerd, autonoom en coöperatief rijden. Bijvoorbeeld over data-eigendom, aansprakelijkheid, privacy en veiligheid.

Tijdens de ochtendsessie op donderdag 14 april zullen transportministers bespreken hoe samengewerkt kan worden om de ontwikkeling van connected en automatisch rijden mogelijk te maken. Er wordt toegewerkt naar een «Declaration of Amsterdam on connected and automated driving» met gedeelde doelen, een agenda op hoofdlijnen en eerste acties zoals grensoverschrijdende tests en een afgestemde onderzoeksagenda.

Inzet Nederland

Het kabinet is van mening dat de diverse vraagstukken rondom automatisch rijden om een internationale aanpak vragen, en dat intensievere internationale samenwerking tussen de Europese Commissie, de lidstaten en de industrie daarbij nodig is. Dit is de eerste keer dat automatisch rijden op de Europese politieke agenda staat; de inzet is dat dit de eerste stap is van een structurele en continue samenwerking tussen overheden en industrie.

Indicatie krachtenveld

De Europese Commissie deelt de analyse van veel lidstaten dat connected en automatisch rijden grote invloed zal hebben op de Europese industrie en het mobiliteitssysteem. Binnen de Commissie zijn dan ook meerdere

DG's bij dit thema betrokken. Binnen Europa zijn sommige landen, waaronder Nederland, al actief bezig met dit thema en andere nog niet. Het is belangrijk om tot een Europese aanpak te komen waarbij ruimte blijft voor koplopers.

Transitie naar duurzame mobiliteit

De mobiliteits- en transportsector is in de EU verantwoordelijk voor ongeveer 25% van de totale CO_2-emissies. Het wegvervoer neemt hiervan tweederde voor zijn rekening. Het reduceren van deze emissies is een uitdaging, maar ook een kans om tegelijkertijd de luchtkwaliteit te verbeteren. Bovendien biedt de transitie naar laag- en nulemissie mobiliteit kansen voor groene groei, het vergroten van de concurrentiekracht van de Europese industrie en het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Wereldwijd wordt er geïnvesteerd in de ontwikkeling van laag- en nulemissie technologieën. Het aantal laag- en nulemissie voertuigen dat op de markt wordt gebracht door voertuigproducenten binnen en buiten de EU blijft groeien. Ook komen er steeds meer laag- en nulemissie brandstoffen op de markt, zoals LNG, duurzame, geavanceerde biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof. We staan daarmee aan het begin van een nieuw, groen hoofdstuk in de mobiliteit- en transportsector

Het doel van de ochtendsessie voor Europese milieuministers op donderdag 14 april is dan ook om op politiek niveau de mogelijkheden te bespreken om de transitie naar een laag- en nulemissie mobiliteit- en transportsector te versnellen en op te schalen. De resultaten van de discussie kunnen worden benut als inspiratie voor het vormgeven van het beleid op zowel Europees als lidstaatniveau.

Inzet Nederland

In het kader van het SER-Energieakkoord is in Nederland de SER-visie op de Duurzame Brandstofmix ontwikkeld samen met meer dan tachtig verschillende stakeholders. Partijen omarmen de ambitie dat in 2050 de broeikasgasemissie van de mobiliteit- en transportsector met minimaal 60 procent is gereduceerd ten opzichte van 1990. De mobiliteit- en transportsector is echter bij uitstek een internationale sector. Daarom hecht het kabinet er aan dat in de EU op politiek niveau wordt besproken op welke manier de transitie naar laag- en nulemissie wegvervoer tot stand gebracht kan worden.

Indicatie krachtenveld

De Europese Commissie hecht veel belang aan het onderwerp. In juni 2016 wordt een mededeling verwacht die zich richt op het reduceren van CO_2-emissies in de gehele transportsector in de EU. Ook staat het onderwerp in veel lidstaten nationaal op de agenda.

Toekomstscenario's voor slimme en duurzame mobiliteit

Voor deze gezamenlijke sessie zijn toekomstscenario's ontwikkeld die een impressie geven van hoe mobiliteit er in 2025 en 2035 uit zou kunnen zien. Deze beelden worden in combinatie met discussievragen gebruikt om de discussie onder EU milieu- en transportministers over mobiliteit in de toekomst te voeden. Van daaruit wordt verkend wat er in het hier en nu moet gebeuren om dat toekomstbeeld te realiseren. De conclusies uit de ochtendsessies over connected en automatisch rijden en de transitie naar duurzame mobiliteit vormen hiervoor input. De sessie wordt op een

innovatieve manier vormgegeven, waarbij gebruik wordt gemaakt van audiovisuele ondersteuning en een stemsysteem.

Inzet Nederland

De Europese milieu- en transportministers nemen normaliter niet gezamenlijk deel aan informele ministeriële bijeenkomsten, mede omdat deze beleidsterreinen in andere Europese landen niet in één ministerie zijn samengebracht. Nederland beoogt met deze sessie:

- Het besef te creëren bij transport- en milieuministers dat verbinding in de EU tussen de milieu- en transportagenda onmisbaar is voor de toekomst;
- Over de gebruikelijke tijdshorizon heen te kijken;
- Ministers een gezamenlijk gedeeld toekomstbeeld te laten ontwikkelen voor slimme en duurzame mobiliteit en enthousiasmeren om hier naartoe te gaan werken;
- Ministers met elkaar dilemma's en kansen te laten identificeren voor het transitietraject naar een slim en duurzaam mobiliteitsysteem.

Emissies van internationale lucht- en scheepvaart

Op 12 december 2015 hebben alle 195 landen die partij zijn bij het VN-Klimaatverdrag in Parijs ingestemd met een historisch, juridisch bindend klimaatakkoord. Met het Parijs-akkoord zetten landen in op het beperken van de mondiaal gemiddelde temperatuurstijging tot ruim beneden de twee graden, met het streven deze tot 1,5 graad te beperken om de risico's en impact van klimaatverandering significant te verminderen. Om dit doel te bereiken richten partijen zich op een balans tussen de uitstoot en vastlegging van broeikasgassen, waarmee de netto uitstoot dus nul wordt, in de tweede helft van deze eeuw.

Hoewel het akkoord geen specifieke bepalingen bevat over het aanpakken van de emissies van de internationale lucht- en zeevaart, sectoren waarin de emissies substantieel zijn en bij ongewijzigd beleid aanzienlijk zullen toenemen, is het helder dat het Parijs-akkoord zich richt op mondiale, economiebrede broeikasgasemissiereducties. Dat betekent dat alle sectoren moeten bijdragen aan de overkoepelende mitigatiedoelstelling, ook de lucht- en scheepvaart.

In dit licht zullen transport- en milieuministers spreken over de internationale ontwikkelingen in beide sectoren en de wijze waarop de Europese lidstaten een positieve en constructieve bijdrage kunnen leveren aan mondiale discussies in onder meer de International Civil Aviation Organization (ICAO) en de International Maritime Organization (IMO).

Inzet Nederland

Het kabinet zet zich actief in voor de implementatie van het klimaatakkoord van Parijs. Daarom is dit onderwerp op de agenda gezet van deze informele ministeriële bijeenkomst voor de Europese milieu- en transportministers. Nederland heeft voor mondiaal opererende sectoren als lucht- en scheepvaart de sterke voorkeur voor maatregelen op mondiaal niveau, boven Europese en nationale maatregelen.

Indicatie krachtenveld

In Raad en Europees Parlement is brede steun om ten aanzien van broeikasgasemissies in de luchtvaart dit jaar in ICAO-verband tot een mondiale, op marktwerking gebaseerde maatregel te besluiten. Na de

besluitvorming in ICAO zal de EU moeten bezien wat de gevolgen voor het Europese emissiehandelssysteem met betrekking tot de luchtvaart zijn.

Ook wat betreft zeevaart is er een sterke voorkeur voor een mondiaal en in IMO-verband te ontwikkelen systeem om emissies verder te reduceren. Dit vanwege het risico op uitvlaggen naar derde (niet-EU) landen, hetgeen niet alleen van belang is voor de effectiviteit van maatregelen, maar ook voor de handhaving van een mondiaal gelijk speelveld. Ook de industrie, inclusief de Nederlandse reders, tilt zwaar aan dit punt.

Grenscontroles

Op vrijdag 15 april is er voor de transportministers ruimte gereserveerd om de knelpunten te bespreken die de transportsector ondervindt aan de Europese binnengrenzen. Naast de problemen bij Calais staan de laatste maanden ook de passages aan de binnengrenzen van het Schengengebied onder druk vanwege aangescherpte grenscontroles. De Schengengrenscode voorziet in de mogelijkheid van tijdelijke herintroductie van grenscontroles wanneer er een dreiging bestaat tegen de openbare orde of als de veiligheid van een lidstaat in het geding is.

Inzet Nederland

Het kabinet hecht veel waarde aan de open binnengrenzen. De Nederlandse inzet is erop gericht het vrij verkeer te blijven garanderen, maar dit kan niet zonder een verbetering van de bewaking van de Europese buitengrenzen. Het kabinet heeft begrip voor nationale grensmaatregelen die lidstaten hebben genomen, maar meent ook dat toekomstige maatregelen binnen het Europese kader en op gecoördineerde wijze moeten worden genomen, zodat de hinder die wordt ondervonden zo beperkt mogelijk blijft.

Indicatie krachtenveld

Een aantal lidstaten heeft als gevolg van de instroom van migranten de noodzaak gevoeld om gebruik te maken van de uitzonderingsclausules uit de Schengengrenscode. Vorm en inhoud van de controles verschillen en daarmee ook de impact op het grensverkeer. De gemeenschappelijke inzet van Raad en Commissie blijft primair gericht op het reguleren van de instroom aan de buitengrenzen.